

Differential,particularly for the axle drive of a motor vehicle

Patent number: EP0864779

Publication date: 1998-09-16

Inventor: ULLRICH KLAUS (DE); SCHAEFER MICHAEL DIPLO-MECH-ING (DE); FRANZ REINHOLD (DE); GROEHLICH HUBERT (DE)

Applicant: VOLKSWAGENWERK AG (DE)

Classification:

- international: F16H48/08; F16H57/02; F16H48/00; F16H57/02; (IPC1-7): F16H48/08; F16H57/02

- european: F16H1/40; F16H57/02F1

Application number: EP19980101992 19980205

Priority number(s): DE19971010090 19970312

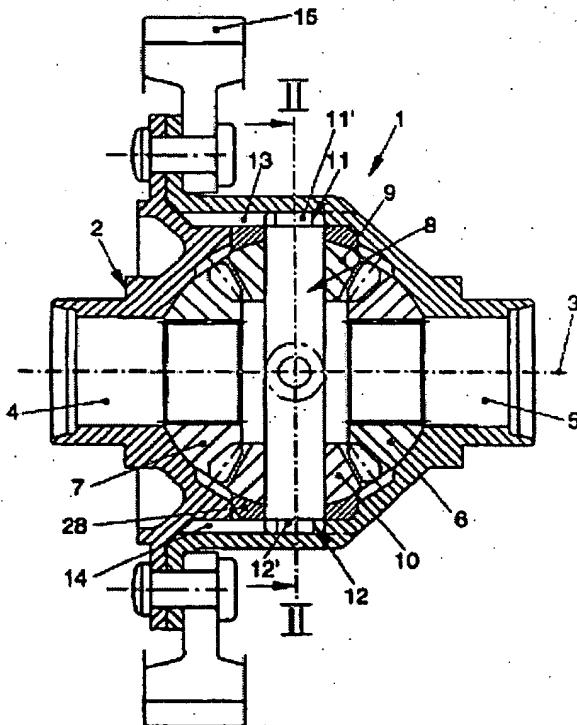
Also published as:

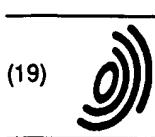
EP0864779 (B1)
ES2163815T (T3)

Cited documents:

FR2225052
DE936844
EP0683333
DE4313322
DE3814205
more >>[Report a data error here](#)**Abstract of EP0864779**

A two-part (1,2) housing supports the drive cog wheel defines the gear's longitudinal axis (3) along which is mounted an axle shaft for each of the two housing parts. Drive wheels inside the housing engage with compensating wheels (9,10,16,17) on an axle bolt (8) whose radially outward-pointing ends (11,12) are fixed to the housing. The ends of at least one axle bolt are fixed to one of the housing parts (1) in grooves (13,14) open towards the other housing part and running parallel to the longitudinal axis. The cage (28) enclosing the compensating wheels extends over them longitudinally. The wheels have thrust pieces as axial supports on each of the two housing parts.

**FIG. 1**Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



(19)

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 864 779 A1

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
16.09.1998 Patentblatt 1998/38

(51) Int. Cl.⁶: F16H 48/08, F16H 57/02

(21) Anmeldenummer: 98101992.0

(22) Anmeldetag: 05.02.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC
NL PT SE

Benannte Erstreckungsstaaten:

AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 12.03.1997 DE 19710090

(71) Anmelder:

Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg (DE)

(72) Erfinder:

- Ullrich, Klaus
38442 Wolfsburg (DE)
- Schäfer, Michael, Dipl.-Ing.
38518 Gifhorn (DE)
- Franz, Reinhold
38518 Gifhorn (DE)
- Gröhlich, Hubert
38154 Königslutter (DE)

(54) Ausgleichsgetriebe, insbesondere für den Achsantrieb eines Kraftfahrzeugs

(57) Ein Ausgleichsgetriebe an sich bekannten Aufbaus besitzt zur Bildung einer Vormontageeinheit, enthaltend die Ausgleichsräder (9, 10, 16, 17) und die ihnen zugeordneten Achsbolzen (8, 18), einen ringförmigen Käfig (28), der zum Durchtritt der äußeren Endbereiche (11, 12, 19, 20) der Achsbolzen (8, 18) Durchtrittsöffnungen (29) besitzt. Diese freien Endbereiche sind in einem Gehäuseteil (1) des Ausgleichsgetriebes in Längsnuten (13, 14, 21, 22) in Umfangsrichtung arretiert. Da sich ferner der Käfig (28) nicht über die Achsantriebsräder (6, 7) des Getriebes erstreckt, diese vielmehr im Getriebegehäuse (1, 2) abgestützt sind, ist der Käfig (28) im Betrieb des Ausgleichsgetriebes praktisch kräftefrei und daher konstruktiv leicht zu beherrschen.

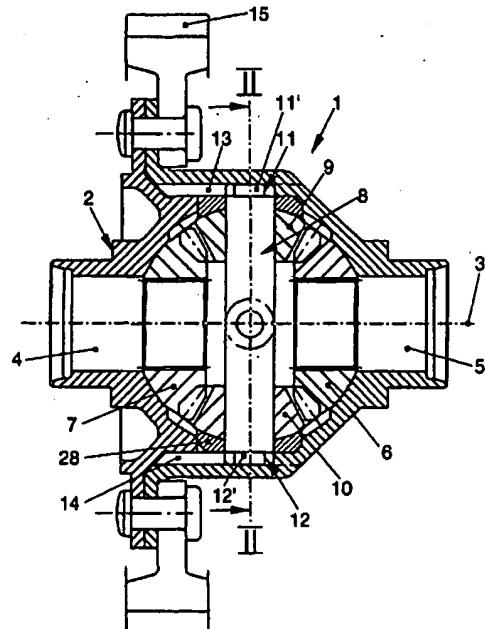


FIG. 1

EP 0 864 779 A1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Ausgleichsgetriebe gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruch 1.

Derartige Ausgleichsgetriebe bieten auch dann, wenn ihr Gehäuse, wie beispielsweise die DE 195 46 331 C1 zeigt, aus zwei aus Blech gefertigten Gehäuseteilen zusammengesetzt ist, Schwierigkeiten hinsichtlich der Montage, da alle aktiven Teile des Ausgleichsgetriebes in den einen topfartig gestalteten Gehäuseteil eingesetzt und festgelegt werden müssen.

Dies gilt auch für das Kegelradausgleichsgetriebe gemäß der DE 38 14 205 C2, bei dem innerhalb eines zusätzlichen Gehäuses, in das ein Antriebsritzel hineingeführt ist, ein gehäuseähnlicher Differentialkorb eingebaut ist, der einen zylindrischen Bereich aufweist, der innenseitig Längsnuten zur in Umfangsrichtung erfolgenden Festlegung des Achsbolzens aufweist.

Das Differential nach der DE 43 13 322 A1 besitzt die Eigenschaft, daß sein Gehäuse von den durch die kegelige Verzahnung der Ausgleichs- und der Achswellenräder verursachten Kräften freigestellt ist. Dies ermöglicht die Herstellung des Getriebegehäuses aus dünnwandigen Blechen. Die definierte Kräftefreiheit wird dadurch erreicht, daß die Achswellenräder in einem separaten, die in Richtung der Achsantriebswellen wirkenden Kräfte aufnehmenden Käfig gelagert sind, wobei sich die in Richtung des Achsbolzens wirkenden Kräfte zum Teil direkt am Antriebsrad abstützen. Der zusätzlich zum Gehäuse vorhandene Käfig erlaubt das Einsetzen der Achswellenräder und des Achsbolzens, bevor das gesamte Differential montiert wird.

Wie aber die EP 0 683 333 A1 belegt, wird diese Montagevereinfachung offensichtlich mit konstruktiven Schwierigkeiten hinsichtlich des Käfigs erkauft, der in Folge des Vorhandenseins von Durchtrittsöffnungen nur schwer so ausgelegt werden kann, daß zwischen erforderlicher Stabilität und einfacher Herstellung ein optimaler Kompromiß gefunden werden kann. Die angeführte EP befaßt sich nämlich mit der konstruktiven Ausbildung des besagten Käfigs und sieht zur Erreichung des gesteckten Ziels komplizierte Formungsvorgänge an einem rohrabschnittförmigen Käfig vor.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein gattungsgemäßes Ausgleichsgetriebe zu schaffen, das einerseits montagefreundlich ist, also eine Vormontage aktiver Getriebeteile zuläßt, andererseits für den Käfig aber komplizierte Herstellungsprozesse vermeidet.

Die erfindungsgemäßige Lösung dieser Aufgabe besteht in den kennzeichnenden Merkmalen des Hauptanspruchs, vorteilhafte Ausbildungen der Erfindung beschreiben die Unteransprüche.

Die Erfindung geht von der Erkenntnis aus, daß es erheblich günstiger ist, die von den Achsantriebsrädern in Richtung der Getriebelängsachse ausgeübten Kräfte vom Getriebegehäuse aufnehmen zu lassen, da dann der Käfig diesbezüglich nur die zum Zusammenhalten

der verschiedenen aktiven Bestandteile des Getriebes während der Montage erforderlichen Kräfte aufzubringen braucht. Der erfindungsgemäß Käfig stellt somit eine Montagehilfe dar.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung wird im folgenden anhand der Zeichnung erläutert, deren Figur 1 einen Längsschnitt und deren Figur 2 die in Figur 1 bei II-II gekennzeichnete Schnittansicht wiedergibt.

Das Gehäuse des Ausgleichsgetriebes besteht aus dem topfförmigen einen Gehäuseteil 1 und dem deckelartigen anderen Gehäuseteil 2; beide definieren die Gehäuselängsachse 3, längs der zu den angetriebenen Rädern des Kraftfahrzeugs führende, hier nicht dargestellte Achsantriebswellen in Ausnehmungen 4 und 5 verlaufen. Auf ihnen sind als Kegelzahnräder ausgebildete Antriebszahnräder 6 und 7 drehfest angeordnet, die sich in Richtung der Getriebelängsachse 3 an den Gehäuseteilen 1 und 2 abstützen.

Die Gehäuseteile bestehen im Hinblick auf die Beanspruchungen des Gehäuses zweckmäßigweise nicht aus einem Gußmaterial, sondern sind durch Tiefziehen, Schmieden oder Kaltfließpressen hergestellt.

Senkrecht zu der Längsachse 3 verläuft der Achsbolzen 8, der drehbar die beiden Ausgleichsräder 9 und 10 trägt; wie Figur 1 deutlich erkennen läßt, erstrecken sich die beiden Ausgleichsräder 9 und 10 in einer die Längsachse 3 enthaltenden Ebene zwischen den beiden Achsantriebsrädern 6 und 7, mit denen sie kämmen. Die freien äußeren Endbereiche 11 und 12 des Achsbolzens 8 ragen in Längsnuten 13 und 14 des Gehäuseteils 1 hinein und sind gegen Verdrehung durch Abflachungen 11' und 12' gesichert, so daß sie an durch Aufbringen von Kräften auf das Antriebszahnrad 15 hervorgerufenen Drehbewegungen des Getriebegehäuses um die Längsachse 3 teilnehmen. Die Nuten 13 und 14 sind in Richtung nach links, d. h. in Richtung auf den anderen Gehäuseteil 2 zu, offen, so daß das Einführen der Endbereiche 11 und 12 von links her vor dem Aufsetzen des Gehäuseteils 2 möglich ist.

Wie Figur 2 zeigt, sind in diesem Ausführungsbeispiel vier Ausgleichsräder 9, 10 sowie 16 und 17 vorhanden, die mit den beiden Achsantriebsrädern 6 und 7 kämmen, wie dies Figur 1 für die beiden Ausgleichsräder 9 und 10 zeigt. Die Zahl der Ausgleichsräder ist abhängig von dem jeweils zu übertragenden Drehmoment. Zur Lagerung der Ausgleichsräder 16 und 17 dient der weitere Achsbolzen 18, der senkrecht zu dem bereits beschriebenen Achsbolzen 8 verläuft, mit seiner Achse dessen Achse im Bereich der Getriebelängsachse 3 durchsetzt und der mit seinen äußeren Endbereichen 19 und 20 ebenfalls in längsverlaufenden Nuten 21 und 22 des Gehäuseteils 1 in Umfangsrichtung festgelegt ist. Während der bereits beschriebene Achsbolzen 8 durch ein einziges Teil gebildet ist, das im Bereich der Längsachse 3 mit einer Querbohrung 23 (oder zwei Sacklöchern) versehen ist, wird der andere Achsbolzen 18 durch zwei Halbbolzen 24 und 25 dargestellt. Sie besitzen an ihren inneren Enden Endzapfen 26 und 27,

mit denen sie in die Querbohrung 23 hineinragen.

Erfindungsgemäß sind die Ausgleichsräder 9, 10, 16 und 17 sowie die beiden Achsbolzen 8 und 18 dadurch zu einer Montageeinheit zusammengefaßt, daß die genannten vier Räder von dem ringförmigen Käfig 28 umschlossen werden, der mit Durchtrittsöffnungen 29 für die Achswellen 8 und 18 bzw. deren Endbereiche versehen ist. Infolge der anhand Figur 2 beschriebenen Gestaltung der beiden Achsbolzen 8 und 18 ist es möglich, diese vor dem Einsetzen des Käfigs 28 in den Gehäuseteil 1 radial von außen in den Käfig einzuführen, in dem sich dann bereits die Ausgleichsräder 9, 10, 16 und 17 befinden. Dann wird diese Vormontageeinheit in Figur 1 von links her in den Gehäuseteil 1 eingeführt, wobei die Achsbolzenendbereiche 11, 12, 19 und 20 in den Längsnuten 13, 14, 21 und 22 bis zum Anschlagen gleiten. Wie Figur 1 zeigt, ist in diesem Ausführungsbeispiel der Käfig 28 nach dem Aufsetzen des anderen Gehäuseteils 2 im Getriebegehäuse radial und axial abgestützt, und da er sich nicht über die Achsantriebsräder 6 und 7 erstreckt, ist er im Betrieb des Ausgleichsgetriebe praktisch kräftefrei. Er muß an seiner Innenseite lediglich anlauf scheibenartig so ausgebildet sein, daß er Drehbewegungen der Ausgleichsräder 9, 10, 16 und 17 nicht behindert.

Es sei aber darauf hingewiesen, daß der Käfig im Gehäuse durch Vorsehen von Spalten auch schwimmend gelagert sein kann.

Mit der Erfindung ist demgemäß ein leicht zu montierendes gattungsgemäßes Ausgleichsgetriebe geschaffen, bei dem der definierte Käfig als Montagehilfe konstruktiv sehr leicht zu beherrschen ist.

Patentansprüche

1. Ausgleichsgetriebe, insbesondere für den Achsantrieb eines Kraftfahrzeugs, mit einem zweiteiligen, ein Antriebszahnrad tragenden Gehäuse, das eine Getriebelängsachse definiert, längs der in beiden Gehäuseteilen je eine Achswelle gelagert ist, die innerhalb des Gehäuses drehfest Achsantriebsräder tragen, die mit zwischen ihnen befindlichen Ausgleichsrädern kämmen, die ihrerseits drehbar und paarweise auf zumindest einem senkrecht zur Längsachse verlaufenden Achsbolzen angeordnet sind, dessen radial nach außen weisende Endbereiche am Gehäuse festgelegt sind, und mit einem Durchtrittsöffnungen für den Achsbolzen aufweisenden, die Ausgleichsräder umschließenden Käfig, dadurch gekennzeichnet, daß die Endbereiche (11, 12) des zumindest einen Achsbolzens (8) an einem der Gehäuseteile (1) in im wesentlichen parallel zu der Längsachse (3) verlaufenden, in Richtung auf den anderen Gehäuseteil (2) offenen Nuten (13, 14) in Umfangsrichtung festgelegt sind, sich der Käfig (28) in Richtung der Längsachse (3) nur über die Ausgleichsräder (9, 10, 16, 17) erstreckt und diesen zu ihrer axialen

5 Abstützung Anschläge an jeweils einem der beiden Gehäuseteile (1, 2) zugeordnet sind.

10 2. Ausgleichsgetriebe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß bei Vorhandensein von vier Ausgleichsrädern (9, 10, 16, 17) in einer Quer- 15 ebene zwei sich im Bereich der Längsachse (3) kreuzende Achsbolzen (8, 18) vorgesehen sind, von denen einer diametral zwischen zugeordneten Nuten (13, 14) in dem einen Gehäuseteil (1) verläuft und im Bereich der Getriebelängsachse (3) mit einer Querbohrung (23) versehen ist, in die in Richtung auf die Längsachse (3) weisende Endzapfen (26, 27) an Bolzenhälften (24, 25) eingreifen, die zusammen den anderen Achsbolzen (18) bilden, dem ebenfalls Nuten (21, 22) in dem einen Gehäuseteil (1) zugeordnet sind.

20 3. Ausgleichsgetriebe nach Anspruch 1 oder 2, 25 dadurch gekennzeichnet, daß die Gehäuseteile (1, 2) durch Tiefziehen, Schmieden oder Kaltfließpressen hergestellt sind.

30 4. Ausgleichsgetriebe nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Käfig (28) in dem Gehäuse (1, 2) radial und axial abgestützt ist.

35 5. Ausgleichsgetriebe nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Käfig (28) in dem Gehäuse (1, 2) in Richtung der Längsachse (3) schwimmend gelagert ist.

40 6. Ausgleichsgetriebe nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Achsbolzen-Endbereiche (11, 12) zur Führung in den Nuten (13, 14) seitlich abgeflacht (11', 12') sind.

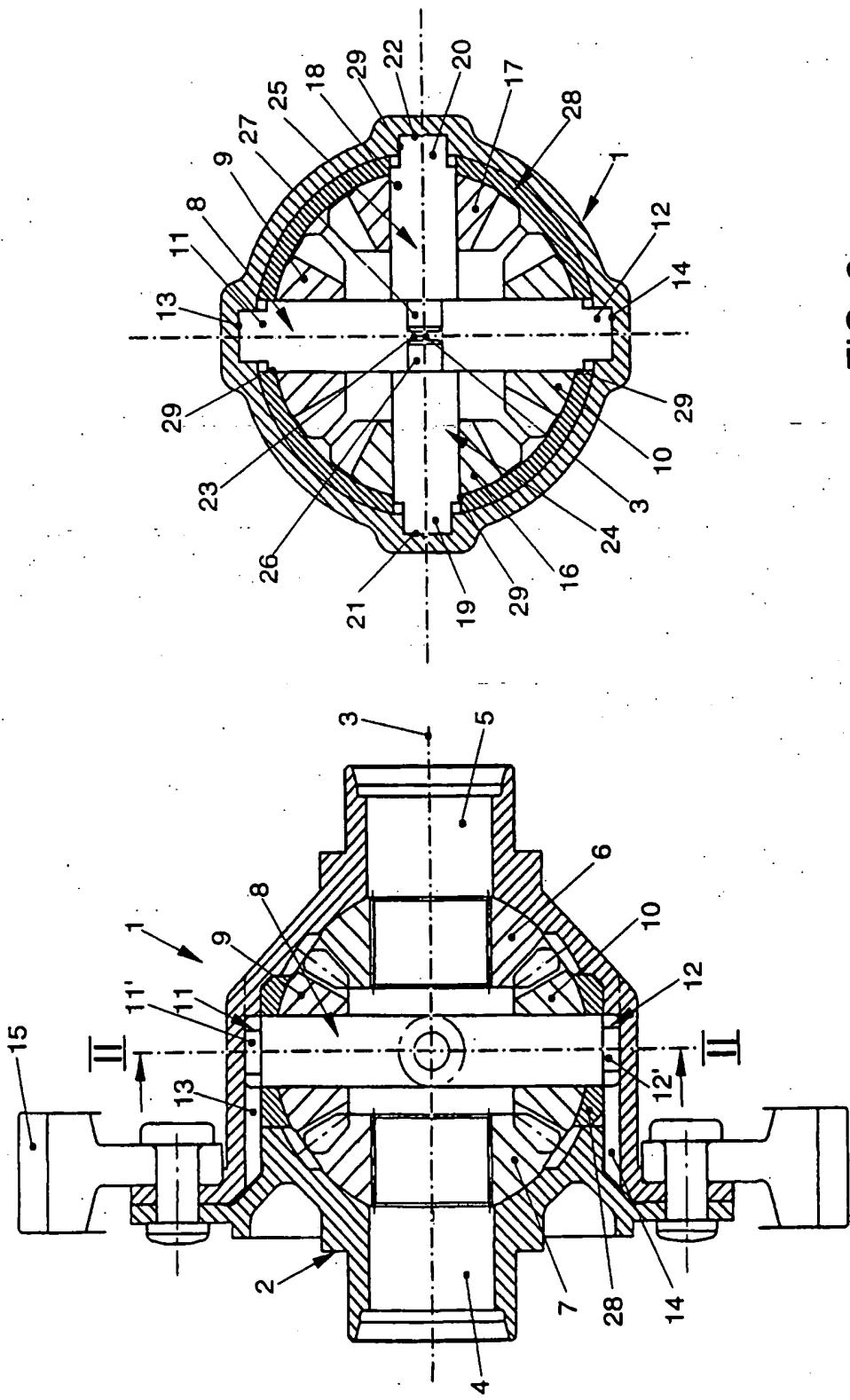


FIG. 2

FIG. 1



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 98 10 1992

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrift Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	FR 2 225 052 A (TRANSCOMEUR S.A.) 31. Oktober 1974	1	F16H48/08 F16H57/02
A	* Ansprüche 1-3; Abbildungen 1,2 *	2-4	
A	DE 936 844 C (KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AKTIENGESELLSCHAFT) * Anspruch 1; Abbildungen 1,2 *	1-5	
A,D	EP 0 683 333 A (DR.ING.H.C. F. PORSCHE AKTIENGESELLSCHAFT) 22.November 1995 * Zusammenfassung; Ansprüche 1-3; Abbildungen 1,3A *	1,3-5	
A,D	DE 43 13 322 A (DR.ING.H.C. F. PORSCHE AG) 27.Oktober 1994 * Zusammenfassung; Anspruch 1; Abbildungen 1-5 *	1-6	
A,D	DE 38 14 205 A (VISCODRIVE GMBH) 9.November 1989 * Zusammenfassung; Ansprüche 1,2; Abbildungen 2,3 *	1-6	RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int.Cl.6)
A,D	DE 195 46 331 C (ZF FRIEDRICHSHAFEN AG) 19.Dezember 1996 * Zusammenfassung; Abbildungen 1,2 *	1,3	F16H
<p>Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt</p>			
Recherchenort EPO FORM 1500.03.82 (P04C03)	Abachtdatum der Recherche 15.Juni 1998	Prüfer Cuny, J-M	
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			